

Colonel Aviateur Albert 'VAN' Van Eeckhoudt



par Jean Buzin

Albert Van Eeckhoudt est le dernier commandant du 1 Wing de Chasse ayant été en opérations dans la RAF au cours du deuxième conflit mondial. Son parcours de guerre est marqué par la persévérance, la ténacité et une volonté inébranlable d'avoir sa place dans le combat pour la libération du pays. Dans ce même esprit, il sera après guerre une des personnalités sur lesquelles la Force Aérienne et en particulier le 1 Wing pourront compter pour atteindre un niveau d'excellence reconnu au sein de l'OTAN.

Albert Van Eeckhoudt est né à Vollezele (Brabant) le 25 juillet 1916 dans une famille renommée pour l'élevage du cheval de trait brabançon. Son avenir semble tout tracé mais son attrait pour les choses de l'air en décidera autrement.

Après des humanités scientifiques au collège de Melle (Gand) et une année d'études du cycle de formation d'ingénieur technicien, il est appelé au service militaire le 25 août 1937. Il est affecté à la compagnie d'aérostation de Zellick, unité dotée de ballons captifs d'observation et rattachée à l'Aéronautique Militaire. Candidat sous-lieutenant de réserve (CSLR), Albert Van Eeckhoudt suit avec succès la formation d'observateur aérostier à l'Ecole d'Aéronautique. Il est placé en congé illimité le 25 janvier 1939, son terme de milice terminé.

Son retour à la vie civile sera de courte durée. En effet, il rejoint l'Aéronautique Militaire le 31 mai 1939, cette fois comme élève-pilote. Il fait partie de la 81^e Promotion et y aura notamment comme collègues Georges Nossin et Robert Bladt avec lesquels il partagera des moments importants de son parcours de guerre. Il obtient son brevet de pilote militaire à l'Ecole de Pilotage de Wevelgem le 29 avril 1940, quelques jours à peine avant le déclenchement du deuxième conflit mondial, et est affecté à la 7^e Escadrille du 3^e Groupe du 3^e Régiment d'Aéronautique (7/III/3Aé) comme Sergent pilote CSLR. Début mai 1940, l'escadrille équipée de Fairey Fox (Hispano) est déployée à Evere. Elle est chargée de la Reconnaissance d'Armée et compte 25 pilotes et observateurs.



Albert Van Eeckhoudt , 1939, portant l'uniforme et les ailes de pilote de l'Aéronautique Militaire Belge.

Le 9 mai 1940, l'escadrille rejoint l'aérodrome de Schaffen. Sept des dix appareils de l'unité, la majorité du personnel navigant et technicien y sont redéployés. L'escadrille doit participer le jour suivant à un exercice de tir sur le polygone de Beverloo avec les Hurricane et Gladiator du 2Aé. Seuls sont restés à Evere l'échelon administratif, 3 pilotes parmi lesquels Albert Van Eeckhoudt, 3 observateurs, 2 avions en état de vol et 1 avion en cours de réparation.

Le 10 mai 1940 à l'aube, tout bascule, l'enfer se déchaîne. L'aérodrome de Schaffen est attaqué par les bombardiers de la Luftwaffe. Le bilan est terrible: l'escadrille Hurricane perd 8 de ses 11 appareils. Quant à la 7^e Escadrille, ses 7 Fairey Fox sont détruits, 3 de ses pilotes sont grièvement blessés. Le personnel reçoit l'ordre de rejoindre le terrain de campagne de Loncée où sont censés se redéployer les appareils restés à Evere. Evere aussi a subi l'attaque de bombardiers allemands mais les Fairey Fox de la 7^e Escadrille n'ont pas été touchés.

Dans l'après-midi de la même journée, Albert Van Eeckhoudt est aux commandes de l'un des deux Fox survivants qui rejoignent Loncée. S'y trouvent également 9 Fairey Fox (Hispano) de la 7^e Escadrille du 1^{er} Régiment. Les deux escadrilles mettront leur potentiel en commun pour mener une campagne qui sera à l'image de ce qu'elle fût pour l'ensemble de l'Aéronautique Militaire: frustrante. Se déplaçant de

terrain de campagne en terrain de campagne (Vitrival, Piéton, Aeltre), seules 6 missions de reconnaissance seront effectuées mais 3 aviateurs perdront la vie, 3 avions seront abattus par des tirs anti-aériens, 1 avion sera abattu par une section de 4 Morane Saulnier français qui avaient pris notre Fox pour un He 126 allemand ! Ce qui reste du potentiel (2 avions) est détruit lors d'un bombardement de Aeltre le 18 mai. L'escadrille reçoit l'ordre de se replier sur la France. Le 22 juin, date de l'armistice franco-allemand, elle se trouve dans le Tarn-et-Garonne. Elle y végète jusqu'au 17 août puis rentre en Belgique.

Echappant à la captivité, le groupe dont fait partie Albert Van Eeckhoudt est démobilisé dès son retour en Belgique.

L'avenir s'annonce peu engageant pour nos aviateurs militaires qui n'ont pas eu l'occasion de s'échapper vers l'Angleterre ou l'Afrique du Nord et qui se trouvent «coincés» au pays. Albert Van Eeckhoudt reste ainsi pendant 9 mois sans emploi avant que l'OTAD (Office des Travaux de l'Armée Démobilisée) ne le prenne en charge. Cet organisme, créé dès le 31 août 1940 au sein du Ministère des Finances, avait pour mission de s'occuper des militaires de carrière démobilisés en les affectant à des postes administratifs dans différents départements ministériels, leur garantissant ainsi le paiement de leur salaire. A partir de juin 1941, Albert Van Eeckhoudt est mis à la disposition du Ministère de l'Intérieur et de la Santé Publique, employé à l'Office des Pensions d'invalidité.

Le 1 juin 1942, il disparaît!... comme disparaissent à la même période d'autres aviateurs employés par l'OTAD. En effet, début juin 1942, les autorités allemandes ordonnent le recensement des pilotes militaires belges présents sur le territoire. Certains sont incarcérés à la citadelle de Huy. L'évasion vers la Grande-Bretagne s'avère être l'alternative.

Plusieurs lignes d'évasion ont été activées en Belgique. La plus connue est celle du réseau «Comète» mais d'autres existent, mises en place par la Sûreté de l'Etat depuis Londres ou par le service britannique MI-9. Certaines auront une existence brève telle la ligne «Nanson». Créée dans le but exclusif d'évacuer le personnel des régiments aéronautiques vers la Grande-Bretagne, elle ne fonctionnera qu'au cours du printemps et de l'été 1942.

Albert Van Eeckhoudt est contacté par un agent, membre de l'Armée secrète semble-t-il, ancien maître d'armes du 3Aé : Olivier De Keyzer. Doté d'instructions qui doivent lui permettre de gagner la zone française libre, Albert Van Eeckhoudt (alias Ostvogels Paul) quitte Bruxelles le 13 juillet 1942 en compagnie de Jean Debruyn, camarade de promotion affecté au 1Aé en mai 1940. Un voyage en train via Lille, Reims, Châlons-sur-Marne les conduit sans aléas jusqu'à Dijon où ils arrivent dans la nuit du 14 au 15 juillet. Une voiture de l'organisation les achemine jusqu'à Chalons-sur-Saône à la frontière de la zone libre et point de passage projeté. Le guide de l'organisation ayant été «brûlé», le groupe est obligé de s'en remettre aux bons soins d'un guide occasionnel qui contre espèces sonnantes et trébuchantes leur fera passer la ligne de démarcation et assurera leur hébergement. Le lendemain matin, 16 juillet, ils sont trahis par leur hôte et livrés à la police de Vichy. Transférés à la prison de Macon, ils y restent incarcérés pendant 10 jours avant d'être envoyés dans un camp de travail en régime de semi-liberté à Chateauneuf (Puy-de-Dôme). Le 20 septembre, la filière d'évasion parvient à renouer le contact.

Munis d'un laissez-passer leur permettant de franchir les contrôles de la police, Albert Van Eeckhoudt et Jean Debruyn s'évadent du camp dans la nuit du 20 au 21 septembre et rejoignent Lyon. Le 29 septembre, ils quittent Lyon par chemin de fer dotés d'un faux passeport et d'un visa pour l'Espagne fournis par l'organisation. Toulouse, Port-Bou, Cerberes (lieu d'un nouveau contact), Barcelone sont les premières étapes du voyage. A Barcelone, un contrôle se passe mal pour Jean Debruyn qui est arrêté par la police et transféré au camp de Miranda.

C'est désormais seul qu'Albert Van Eeckhoudt poursuivra son parcours qui, via Madrid, Valencia d'Alcantara, le conduit au Portugal, à Marvao (lieu d'un ultime contact) puis Lisbonne où il arrive le 3 octobre 1942.

C'est à la Légation belge de Lisbonne qu'aboutissent la plupart des filières d'évasion. Bénéficiant d'une

neutralité bienveillante du Portugal à l'égard de la Grande-Bretagne, base arrière des activités officielles et clandestines belges, la Légation avait mis en place une importante infrastructure d'accueil et d'hébergement des ressortissants échappés de Belgique occupée.

Plusieurs autres pilotes de l'Aéronautique Militaire rejoignent Lisbonne au cours de ce mois d'octobre 1942. Entre autres : Marcel Huls, Arsène Tiquet, Jean-Marie Van Tichelen, Robert Verlinden, Georges Nossin. Leur ambition est de rejoindre au plus tôt la Grande-Bretagne, la RAF et de participer à la lutte pour la libération de la Belgique.

Une déception les attend cependant, c'est vers le Congo que d'autorité ils sont envoyés. Dans l'ignorance des motivations réelles de cette décision qui n'apparaîtront que plus tard, ils embarquent le 5 novembre 1942 à bord du paquebot portugais «S.S. Quanza» à destination de Boma-Matadi où ils débarquent le 19 novembre 1942.

Le 20 novembre, le groupe est incorporé à la Force Publique congolaise à Léopoldville. Albert Van Eeckhoudt désormais adjudant (CSLR) a l'occasion d'y rencontrer Franz Burniaux qui laisse entrevoir aux nouveaux arrivants la possibilité de servir, après réentraînement, dans une escadrille de la South African Air Force (SAAF) au Moyen-Orient. Franz Burniaux, ancien commandant de la 5^e Escadrille de l'Ecole de pilotage de Wevelgem, avait rejoint la colonie à partir de Oujda (Maroc) où l'Ecole s'était repliée en mai 1940. Il avait été le maître d'œuvre d'un accord signé entre les gouvernements congolais et sud-africain visant à former dans les écoles de la SAAF des candidats pilotes et techniciens recrutés dans la colonie en vue de constituer une aviation coloniale.

En effet, le Gouvernement Général du Congo avait pour ambition de doter la Force Publique d'une aviation susceptible d'appuyer les opérations de ses troupes et de protéger les zones sensibles de la colonie. Il était entendu que, une fois formé et dans l'attente d'une dotation en avions des futures escadrilles congolaises, le personnel serait détaché dans des unités opérationnelles de la SAAF. C'était la situation dans laquelle se trouvait Franz Burniaux déjà affecté à une escadrille sud-africaine en Afrique du Nord. Il avait été rappelé momentanément à Léopoldville pour tenter de solutionner une série de problèmes liés à l'intégration des aviateurs belges dans la SAAF, problèmes qui se répercuteront sur le parcours sous le ciel d'Afrique d'Albert Van Eeckhoudt et de ses compagnons.

En réalité le gouvernement belge de Londres n'avait jamais cautionné le projet de mise sur pied d'une aviation coloniale. Pour sa part, soucieux de mettre en évidence la contribution de l'empire belge (sic) à l'effort de guerre, il envisageait de créer dans la colonie un Groupement Aérien Militaire d'Afrique (GAMA) comprenant des écoles de pilotage élémentaire et avancé (EFTS/SFTS) et une ou plusieurs escadrilles d'entraînement opérationnel (OTU) qui auraient formé des pilotes pour les escadrilles belges de la RAF en Grande-Bretagne (escadrilles qui restaient à créer).

Prenant en compte la possibilité d'instruire du personnel navigant et technique en Afrique du Sud, le projet évoluera rapidement et se limitera à la mise en place à Léopoldville d'une escadrille OTU dès lors que la SAAF aurait été en mesure d'assurer la formation EFTS/SFTS des futurs pilotes. Cette escadrille OTU aurait pu, le cas échéant, assurer la défense aérienne des installations stratégiques du Bas Congo.

Les deux approches vont se trouver en concurrence, mais l'une comme l'autre n'était viable que dans la mesure où du matériel volant pouvait être obtenu, la seule source possible étant l'Air Ministry. La Force Publique qui n'envisageait pas de placer ses escadrilles sous le contrôle opérationnel de la RAF ne parviendra pas à obtenir satisfaction.

Dès lors le gouvernement de Londres, jugeant le passage de nos nationaux dans des escadrilles de la SAAF comme peu emblématique pour l'image de la Belgique, va interdire cette démarche dès la fin novembre 1942, entendant ainsi récupérer à son bénéfice le personnel continuant à être formé en Afrique du Sud. Quant à la mise en place d'une escadrille opérationnelle à vocation OTU à Léopoldville, le gouvernement essaiera de la justifier par le biais d'une hypothétique menace existant sur le Bas Congo à partir de bases françaises situées dans le Golfe de Guinée alors sous le contrôle de Vichy. L'Air Ministry ne souscrira pas à cette vision n'acceptant, in fine, que la création d'une escadrille de chasse rattachée à la RAF/VR et déployée au sein du West Africa Command. Ce sera la 349^e Escadrille créée à Ikeja (Nigérie) en janvier 1943 avec des pilotes belges certes, mais tous venus d'Angleterre. Le projet GAMA avait fait long feu...

Ce sera évidemment au sein de la SAAF que le réentraînement d'Albert Van Eeckhoudt et de ses collègues se déroulera. Transitant par Elisabethville où ils rejoignent un détachement de candidats pilotes et techniciens recrutés directement par la Force Publique, ils arrivent en Afrique du Sud le 01 janvier 1943. Dirigés vers la N° 75 Air School de Lyttleton (Initial Training Wing), ils devront s'y armer de patience: interrogatoire de sécurité, cours de qualification en langue anglaise, cours théoriques seront des étapes obligées. Ce ne sera finalement que le 19 mars 1943 qu'Albert Van Eeckhoudt pourra s'installer aux commandes d'un Tiger Moth de la N° 3 Air School de Wonderboom (EFTS). Les 34 mois d'inactivité forcée n'ont en rien affecté ses qualités de pilotage, d'après son instructeur. Après 10h25 de



Afrique du Sud, fin 1942, les candidats pilotes RAF formés dans la South African Air Force reçoivent des stages de planeurs durant leur loisir. Albert Van Eeckhoudt goûte au plaisir... encore rudimentaire à l'époque.

Tiger Moth, il est muté à la N° 22 Air School de Vereeniging (SFTS) où il complète son réentraînement en volant sur Hawker Hind (2h05) et Harvard (29h).

Leur réentraînement terminé dès le mois de mai, la suite du parcours d'Albert Van Eeckhoudt et de ses compagnons devient incertaine. Nos aviateurs sont placés en attente à Pretoria suite aux décisions du gouvernement belge de Londres interdisant le passage de nos pilotes dans les escadrilles opérationnelles de la SAAF et implicitement dans les OTU qui y préparent. Dans la colonie, certains voudraient qu'ils renforcent les équipages des lignes africaines de la Sabena qui continue à assurer des liaisons au bénéfice

notamment des forces armées de l'empire britannique. Sans résultat...

Le 20 juillet 1943 l'incertitude est levée. Le lieutenant-colonel Stradiot, attaché militaire de Belgique à Pretoria, leur tient un discours sans équivoque: «Le gouvernement belge ne reconnaît plus l'aviation coloniale, elle est dissoute. Il vous reste deux alternatives (sic):

- rentrer au Congo et servir honorablement aux troupes blindées avec possibilité d'action au Moyen-Orient ;
- résilier votre engagement à la Force Publique et vous engager comme mercenaire(s) dans une aviation étrangère. (la RAF!)».

Sur les 46 pilotes concernés, à savoir les anciens de l'Aéronautique Militaire ayant terminé leur réentraînement après novembre 1942 mais également les jeunes pilotes récemment brevetés, 14 choisiront le retour au Congo, 32 accepteront comme Albert Van Eeckhoudt et la plupart de ses compagnons de la première heure de rejoindre les rangs de la RAF espérant cette fois retrouver une place au combat.

Albert Van Eeckhoudt quitte la Force Publique et signe son engagement dans la RAF/VR le 22 juillet 1943. Le 30 août, revêtu du grade de PO (Pilot Officer) «on probation», il embarque à Cape Town en compagnie d'une dizaine d'autres pilotes sur le paquebot «Esperance Bay» à destination de l'Angleterre. Après plus de 60 jours d'un long voyage qui les mènera à Montevideo puis Gibraltar, le groupe débarque à Cardiff le 5 novembre 1943.

Une nouvelle attente recommence...

En cette fin 1943, la situation sur les différents théâtres d'opérations s'est profondément modifiée, prenant un cours favorable pour les Alliés. En Méditerranée, avec la reddition de l'Afrika Korps à Tunis, la Campagne d'Afrique du Nord est terminée depuis mai 1943. Les Anglo-Américains ont conquis la Sicile et débarqué dans le sud de l'Italie. Sur le front de l'Est, l'Armée Rouge a pris

définitivement l'avantage sur l'armée allemande après la chute de Stalingrad. La Bataille de l'Atlantique à l'issue longtemps indécise est en passe d'être gagnée. Les bombardements stratégiques sur l'Allemagne s'intensifient, sapant peu à peu la capacité de production de la machine industrielle et le moral de la population.

Par ailleurs, la RAF n'est plus en manque de pilotes. Les OTU qui doivent assurer la formation opérationnelle ont du mal à absorber les nouveaux brevetés formés dans le cadre de «l'Empire Training Scheme» au Canada, en Nouvelle-Zélande, en Australie ou encore en Rhodésie. Quant au gouvernement belge de Londres, n'ayant pas mis suffisamment l'accent sur la formation de techniciens, il a dû revoir ses ambitions à la baisse. Certes la «350» a acquis ses lettres de noblesse au sein du Fighter Command, la «349» après un départ manqué en Afrique s'est reformée en Angleterre, mais pour l'Air Ministry, il était hors de question d'autoriser la formation d'escadrilles «belges» supplémentaires dès lors que le support technique ne pouvait en être assuré par nos nationaux.

La perspective de trouver rapidement une place dans une escadrille opérationnelle n'est pas prête de se matérialiser pour nos pilotes débarquant d'Afrique du Sud. Obligés de ronger une nouvelle fois leur frein, ils sont placés en attente au N° 7 Personnel Receiving Center d'Harrogate où patientent déjà des dizaines de jeunes pilotes brevetés ayant terminé leur formation de base outre-mer. En guise d'alternative, Albert Van Eeckhoudt sollicite son admission comme candidat moniteur. Le colonel Wouters, notre attaché de l'Air qui assure le contact avec la RAF, temporise, répond : «qu'il est conscient de la situation particulière des pilotes venant du Congo, qu'un tour de faveur leur sera accordé pour aller en opérations alors que des pilotes de chasse britanniques auront sans doute à patienter». Dont acte.

Mais ce sont nos «congolais» qui auront à patienter cinq mois avant d'être repris dans le système !
Finalement, Albert Van Eeckhoudt, nommé FO (Flying Officer) depuis mars 1944, rejoint le N° 5 Advanced Flying Unit (Tern Hill) le 11 avril 1944. Après les mois d'inactivité, il s'agira d'y refaire ses preuves sur les avions d'écologie et de se familiariser avec les environnements géographique et météorologique bien différents de ceux d'Afrique du Sud. Il y effectuera 64h05 de vol sur Miles Master avant de rejoindre le N° 53 OTU (Kirton-on-Lindsley) le 13 juin 44. Il y découvre le Spitfire, l'avion de chasse emblématique et accumule 67h50 de vol sur les premières versions de l'appareil. Son entraînement terminé, il est muté le 15 août à la «350» mais son arrivée y sera retardée de 4 semaines à la suite d'un malencontreux accident de moto survenu le 14 août ! (clavicule brisée)

Albert Van Eeckhoudt rejoint la «350» le 01 octobre 1944. Il est intégré au «A» flight et y retrouve «Bobby» Bladt, son camarade de promotion. Equipée de Spitfire XIV, le pur-sang de l'écurie Supermarine, l'escadrille est déployée à Lympne sur la côte sud-est de l'Angleterre. Elle est pour quelques jours encore sous le commandement de «Mike» Donnet avant qu'il ne cède les rênes à Léopold Collignon. Au même moment, quittant le Fighter Command, l'escadrille est affectée au 83 Gp de la 2TAF. Le parcours opérationnel d'Albert Van Eeckhoudt peut enfin commencer...



Photo de la 350 en 1944, CO Mike Donnet au centre debout ; accroupi devant lui, Bobby Bladt et à gauche, Albert van Eeckhoudt.

Bien que faisant partie désormais de la 2TAF dont les unités sont censées appuyer en priorité les troupes au sol, l'escadrille patientera deux mois en attente d'un rattachement à un Wing déployé sur le Continent.

Peu de missions sont allouées à l'escadrille au cours de cette période. Il y en aura 15 en octobre, 13 en novembre. Ce sont essentiellement des escortes de bombardiers, Lancaster et Halifax, effectuant des bombardements en profondeur sur l'Allemagne ou sur les îles zélandaises en appui de la Campagne de Hollande.



Le Spit XIV immatriculé MN-M sur lequel Albert dit 'VAN' de son nickname, volait le plus souvent, 350 Sqn 1944-1945.

Dans un premier temps, tout au long du mois d'octobre, Albert Van Eeckhoudt va se familiariser avec le Spit XIV au cours de vols d'entraînement dans son nouvel environnement, le plus souvent en compagnie de Bobby Bladt. Il effectuera sa première mission opérationnelle le 4 novembre 1944 dans le cadre du «Ramrod 433», une escorte de bombardiers qui connaîtra un moment de tension particulier si on s'en réfère aux «Ops Records» de l'escadrille.

Ce 4 novembre, Albert Van Eeckhoudt est l'ailier du CO Collignon, leader d'une formation de dix avions de l'escadrille. Ils doivent assurer la protection rapprochée d'un raid de 176 Lancaster pendant la phase de survol de l'objectif, en l'occurrence la zone industrielle de Solingen. Le rapport de mission mentionne : «Little flak over target, three big explosions seen at 25.000 feet, CO did not return, believed to have reached free country.» En effet la mission s'est terminée de façon assez stressante pour le CO Collignon. Alors que la formation survole toujours le territoire ennemi, il est victime d'une panne de transfert de carburant. Escorté par ses ailiers, il entame un long vol plané qui se termine par un atterrissage forcé en campagne, heureusement dans les lignes amies et sans mal, à l'ouest d'Aix-la-Chapelle.

Les autres missions exécutées en novembre se déroulent sans aléas. Albert Van Eeckhoudt s'y retrouve souvent comme ailier du CO Collignon qui a rapidement regagné sa place à la tête de l'escadrille.

Le 4 décembre 1944, l'escadrille est redéployée de Lympe à Evere. Elle fait partie désormais du 127 Wing sous le commandement de Johny Johnson, l'as aux 38 victoires. Initialement, l'escadrille consacra l'essentiel de son activité à assurer la couverture de la tête de pont de Nimègue que les alliés étaient parvenus à préserver après les déboires de l'opération sur les lignes d'eau (Market Garden-Arnhem). Jusqu'à 52 sorties par jour seront effectuées dans le cadre de cette mission. A ce rythme, ni Albert Van Eeckhoudt ni ses compagnons n'auront guère le temps de savourer le retour au pays !

Le 16 décembre 1944 se déclenche la Bataille des Ardennes qui va réorienter momentanément les missions de l'escadrille. Escortes de bombardiers opérant dans la région de Trèves-Euskirchen où tous les nœuds de communication sont systématiquement attaqués, missions d'interdiction visant à la destruction des colonnes blindées et convois ennemis seront programmées. Non sans risques qui ne viennent pas toujours des réactions ennemies. C'est ainsi que le 18 décembre, au cours d'une mission dans la zone Aix-la-Chapelle-Trèves, Albert Van Eeckhoudt est touché par l'artillerie anti-aérienne américaine qui tirait sans discernement sur toute menace potentielle ! Il pourra heureusement rentrer à bon port.



Albert pose fièrement assis sur le nez de son Spit XIV , 1944, MN-M.

Le 01 janvier 1945 à l'aube, alors que la veille l'escadrille s'est redéployée sur le «landing strip» de Asch (Zwartberg), elle est victime de l'opération «Bodenplatte», dernière tentative de la Luftwaffe de reconquête de la suprématie aérienne à l'Ouest. Opération spectaculaire mettant en œuvre 11 escadres de chasse rassemblant 900 appareils (Bf109 et FW190) qui, conduits par des Ju88 assurant la navigation, vont attaquer en rase-mottes 17 aérodromes situés en Belgique, en Hollande et dans l'est de la France. La surprise sera totale, près de 500 avions alliés seront détruits. La 350^e Escadrille verra en quelques minutes son potentiel réduit à 4 avions.

Mais il ne faudra pas plus de 15 jours pour que la dotation de l'escadrille soit reconstituée, que reprennent les patrouilles au-dessus de la tête de pont de Nimègue et les reconnaissances armées sur les arrières de l'ennemi dans la phase finale de la Bataille des Ardennes. Celle-ci se prolonge sans interruption par la Campagne d'Allemagne qui se terminera par l'effondrement du Troisième Reich et la fin de la guerre à l'Ouest.

L'escadrille va désormais participer à la préparation, à la couverture et à l'appui des opérations de la 2^e Armée britannique qui progresse vers Hambourg et la Baltique. Eindhoven, Twente, Celle seront les aérodromes successifs à partir desquels l'escadrille va vivre une période qui fera date dans son histoire. Avec l'offensive finale qui va bientôt conduire les alliés au cœur du Reich, la Luftwaffe prise entre deux fronts est obligée d'accepter un combat qui ne se déroulera pas toujours à armes égales. Si les «Jagdgeschwadern» comptent quelques vétérans aux dizaines de victoires, la majorité des pilotes sont des jeunes à peine sortis de l'écolage. Nos pilotes vont remporter 31 victoires aériennes et détruire au cours de reconnaissances armées un nombre impressionnant de camions, locomotives, wagons et avions au sol. Le mois d'avril au cours duquel Albert Van Eeckhoudt effectuera 21 missions constituera le point d'orgue.

Retenons par exemple cette mission du 24 avril où une section de 4 avions dont il fait partie mène une reconnaissance armée dans la région de Pritzwalk. Six convois ferroviaires comptant 120 wagons partent en fumée sous les coups de nos chasseurs. Résultat spectaculaire qui vaudra une mention spéciale dans les informations de la BBC ! Dans l'après-midi de la même journée, toujours dans le secteur de Pritzwalk-Rostock, c'est cette fois une victoire aérienne sur un He-111 qu'Albert Van Eeckhoudt partage avec D. Watkins, pilote britannique de l'escadrille.

Albert Van Eeckhoudt sera aussi de la mission conduite par Johnny Johnson le 27 avril, qui emmenant les trois escadrilles de son wing (350-41-130) dans un «sweep» dans la région de Berlin, y rencontrera une quarantaine de Yak soviétiques réalisant la première «jonction» (prudente) de la 2TAF avec l'Armée de l'Air soviétique.

Mai 1945, le régime nazi vit ses derniers jours, mais les missions se poursuivent. Le 2 mai, Albert Van Eeckhoudt partage la dernière victoire de l'escadrille avec D. Watkins, D. Bangerter et A. Kicq en abattant dans le circuit de l'aérodrome de Hohn un bombardier à réaction Arado 234.

Hour	SINGLE-ENGINE AIRCRAFT				MULTI-ENGINE AIRCRAFT						P. PASSENGER L. LINK.	INSTA/CLOUD FLYING (Incl. in cols. (1) to (10))	
	DAY		NIGHT		DAY			NIGHT				Dual	Pilot
	Dual	Pilot	Dual	Pilo	Dual	1st Pilot	2nd Pilot	Dual	1st Pilot	2nd Pilot			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	
	59.60	222.50	6.35	6.45									
12.15		1.30											
13.05		1.40											
07.10		1.30			1 LDCO & 12 WAGONS DAMAGED								
11.25		1.30			✝ 1 JET ARADO 234 DESTROYED CHARGED WITH 3								
16.30		1.40			1 MET FLAMER 3 DAMAGED								
06.10		1.50											
09.10		0.20											
12.05		1.30											
05.35		1.45											
10.00		1.45			MET 15 DESTROYED. 35 DAMAGED								
18.05		0.20			LDCOS 0 - 17								
					TRES 0 - 4								
12.05		1.20			BARGES 0 - 2								
14.20		1.10			15 - 58								
		12.55											
		15.20											
		72.10			TOTAL: 115								
					H. Watkins S/L. O.P. 350 SQDN								
09.35		.55											
8.45		.50											
10.00		.10											
	59.50	240.05	6.35	6.45									

Extrait du carnet de vol avec mention d'un Arado 234 abattu, un des tous premiers jets allemands de la Luftwaffe.

Le 4 mai, les deux dernières missions s'inscrivent dans son «Log Book» : une patrouille dans la région de Wittenberg-Ludwiglust et une dans la région d'Hambourg. Avec un dernier atterrissage à 11h45 se termine le parcours de guerre d'Albert Van Eeckhoudt au cours duquel il aura totalisé 83 missions opérationnelles et 115 heures de vol.

Le 4 mai à 18h30, le Maréchal Montgomery reçoit la reddition sans conditions de toutes les forces allemandes du nord-ouest de l'Allemagne, de la Frise, Heligoland et du Danemark.

L'euphorie de la victoire sera de courte durée. Nos escadrilles «Three-four-nine et Three-fifty» ont été réunies en juillet 1945 au sein du 123 Wing à Wunstdorf avant de rejoindre en novembre 1945 le 135 Wing stationné à Fassberg. Une certaine routine du temps de paix s'est installée mais dans un climat d'incertitude voire de confusion qui affectera rapidement le moral de nos aviateurs. En effet, aucun plan n'a été mis en place pour assurer la renaissance d'une aviation militaire nationale. Le manque d'intérêt de la classe politique belge et sa méconnaissance de la situation dans laquelle se trouvent nos escadrilles semblent évidents.



Albert et un collègue devant son Spit XIV garé dans un hangar à Fassberg, Allemagne 1945.

Si la RAF pour sa part accepte d'apporter son aide à la formation d'un wing belge qui sera identifié comme « 160 Wing », elle refuse que, à terme, celui-ci reste intégré dans son organisation avec pour conséquence pour elle d'avoir à compenser les déficits éventuels en personnel. Dans ce domaine particulièrement sensible, des mesures de démobilisation affectant le personnel technique sont prises. Elles mettront en péril le fonctionnement des escadrilles au point d'envisager un moment leur dissolution. De plus, aucune décision n'est prise quant à un retour en Belgique ou à une participation aux forces d'occupation belges en Allemagne que d'aucuns suggèrent. Aucune information concernant le statut des militaires qui intégreraient une aviation militaire nationale n'est communiquée. Dans ce contexte, les demandes de mise en congé sans solde se multiplient parmi les pilotes qui, nombreux, ambitionnent de rejoindre les rangs de la Sabena.

Si l'ensemble reste malgré tout cohérent, c'est grâce à la personnalité du cadre — les Sqd Ldr Van Lierde, Van De Velde, Collignon, le Wing CO Prevot — et de quelques figures-clés au sein des escadrilles qui gardent confiance et continuent à voir leur avenir dans les rangs d'une aviation militaire nationale. Albert Van Eeckhoudt est de ceux-là.

Il faudra attendre avril 1946 pour que la situation évolue de façon significative. Le 15 avril, le Gp Cpn L. Leboutte est désigné comme Chef d'Etat-Major de l'Aviation Militaire, ce qui entérine la volonté des autorités politiques de reconstituer celle-ci au sein de la structure de nos forces armées.

En août 1946, la décision est prise de rapatrier nos deux escadrilles sur l'aérodrome de Beauvechain où des travaux sont lancés en urgence.

Le 24 octobre 1946, Albert Van Eeckhoudt qui a été nommé Flt (Flight Lieutenant) dans le cadre de la RAF/VR est aux commandes de l'un des 22 Spitfire XVI qui décollent à l'aube de Fassberg pour Evre où une cérémonie marquant la renaissance de notre Aviation Militaire est organisée. Dans l'après-midi de cette même journée, il pose ses roues sur la plaine du Culot et prend contact avec un environnement qui sera le cadre de bien des étapes de son parcours dans les années à venir.



Photo prise à Beauvechain, tout juste après l'atterrissage de retour d'Allemagne. VAN est assis sur le capot avant de la jeep Willys, au milieu du capot, les deux mains reposant sur les genoux. Signe indéniable de forte cohésion d'une équipe qui a affronté et survécu aux pires événements, mais aussi signe de joie d'enfin rejoindre leur pays libéré. La Willys surchargée passe fièrement devant les caméras des medias de l'époque qui fixent l'événement par un film devenu document officiel de l'histoire en image des unités 'étrangères' au sein de la RAF durant la 2^e Guerre Mondiale !

Les premiers temps du retour sur le territoire national resteront difficiles. Les infrastructures opérationnelles et logistiques de l'aérodrome sont rudimentaires. Ce sera le temps de la débrouille au cours duquel les activités aériennes vont reprendre lentement avec un effectif réduit à une dizaine de pilotes par escadrille. Période ponctuée aussi par les contraintes de l'administration militaire qui doit régulariser la situation de nos aviateurs issus de la RAF/VR par le biais de cours et examens qui rebuteront certains les poussant à franchir le pas vers la Sabena. Albert Van Eeckhoudt, revêtu du grade de Capitaine et fidèle à sa ligne de conduite, fera confiance à notre toute jeune Aviation Militaire. Il restera affecté au 160 Wing et à la «350» jusqu'au 6 octobre 1947, date à laquelle il est muté au 161 Wing à Florennes.

Dans le processus de développement de notre aviation, l'Etat-Major a décidé de créer dès juillet 1947 un deuxième wing de chasse bien que stagne la livraison du matériel aérien, en l'occurrence 96 Spitfire XIV qui doivent équiper nos escadrilles.

C'est ainsi que le 15 octobre 1947, Albert Van Eeckhoudt rejoint Florennes en compagnie de H. Smets jusque-là Flight CO de la «350» et futur CO de la 352^e Escadrille, aux commandes chacun d'un Spit XIV. Fin 1947, ces deux appareils constitueront 50% du potentiel opérationnel du wing ! Albert Van Eeckhoudt est lui affecté à la 351^e Escadrille dont il assurera la responsabilité jusqu'à l'arrivée du major Mullenders, premier CO officiel de l'unité en janvier 1948.

Albert Van Eeckhoudt volera 22 mois au sein du 161 Wing devenu dans l'intervalle le 2^e Wing de Chasse de Jour, y assumant des fonctions de Flight CO et de CO a.i. avant d'être muté au Groupement des Opérations à Evere le 8 août 1949. Il remplira ses fonctions d'officier d'Etat-Major, continuant à effectuer ses prestations aéronautiques sur Spitfire à Florennes, jusqu'au 8 avril 1950, date à laquelle il



Albert Van Eeckhoudt, CO de la 4^{ème} Escadrille. A sa gauche Yves Bodart, le renommé pilote de présentation du Meteor.

est désigné comme commandant de la 4^e Escadrille de Chasse de jour équipée de Meteor IV. Il succède au Major Mascaux tombé en service aérien commandé le 31 mars 1950. Cette désignation est aussi synonyme pour lui d'un retour au 1 Wing et à Beauvechain. Albert Van Eeckhoudt est nommé Major le 26 décembre 1950 ; il exercera le commandement de l'escadrille à «l'aigle d'argent» jusqu'au 17 juin 1952.

Il rejoint alors l'Etat-Major de la Force Aérienne où il occupera diverses fonctions pendant une longue période de 44 mois, période au cours de laquelle il effectuera ses prestations aéronautiques sur Meteor IV et VIII au 1 Wing. Il est nommé Lieutenant-Colonel le 26 mars 1955.

Le 13 février 1956, Albert Van Eeckhoudt renoue avec le monde des opérations. Il est désigné comme commandant du Groupe de Vol du 13 Wing de Chasse de Brustem. Peu de temps cependant. En effet, le 2 juillet 1956, il passe au 1 Wing et y assume la même fonction.

Albert Van Eeckhoudt est une personnalité appréciée. Personne ne sait à quelle époque remonte son surnom de « Van », mais témoignage de l'estime dans laquelle il est tenu, le Meteor VIII EG-237 fraîchement sorti des usines Sabca lui est affecté personnellement et portera l'immatriculation VAN comme seule marque d'identification ! C'est à bord de cet appareil qu'il prendra la tête d'un défilé aérien de 230 avions organisé à partir de Brustem le 11 octobre 1956 pour marquer le 10^e anniversaire de la naissance de la Force Aérienne.

Les escadrilles de Chasse de jour du Wing sont pour quelques mois encore dotées de Meteor VIII, mais à partir de février 1957 débute la conversion sur Hunter Mk.IV. Albert Van Eeckhoudt va organiser cette conversion qui verra aussi la dissolution de la 4^e Escadrille.



Albert Van Eeckhoudt, CO du 1^{er} Wing de Chasse, entouré d'un groupe de pilotes de la 350^e Esc à l'issue de la conversion sur Hunter. On reconnaît de gauche à droite :

Debout : H. Bernier, P. Hallaux, A. Van Eeckhoudt (Base CO), A. de Maere d'Aertrijcke (CO 350^e Esc), I. Somers, L. Lecomte (OSN 1^{er} Wing), A. Kenis, P. Goedseels;

Accroupis : Ph. Bosman, G. Philippot, P. Van Essche, J. Elen.

En juin 1957, moins d'une année après qu'il ait pris le commandement du Groupe de vol, il succède à Georges Terlinden comme Chef de Corps du Wing. Albert Van Eeckhoudt assumera cette responsabilité jusqu'en juillet 1959, période au cours de laquelle il devra gérer la conversion du Wing sur CF-100 Canuck à partir de janvier 1958, conversion qui s'accompagnera d'une importante restructuration du Wing réduit désormais à 3 escadrilles de Chasse Tout Temps (349, 350 & 11).

Quittant la sphère opérationnelle qui l'aura conduit du Fairey-Fox au CF-100, sans oublier quelques vols d'évaluation OTAN sur TF-104, Albert Van Eeckhoudt terminera sa carrière comme officier supérieur dans des Etats-Majors nationaux (QG Comdt TAF, EM Grp IE) et internationaux (QG Aircent, AFCENT) en continuant à voler sur T-33, Fouga Magister et SV4. Il est admis à la pension en mars 1969 mais continuera à sacrifier à sa passion dans le cadre de réserve comme pilote remorqueur au bénéfice des Cadets de l'Air. Nommé Colonel aviateur de réserve le 26 mars 1970, il totalisera au cours de sa carrière plus de 3.200 heures de vol.

Albert Van Eeckhoudt est décédé le 7 janvier 1997.

Principales distinctions honorifiques

Croix de Guerre 1940-1945 avec palme et lion de bronze

Médaille commémorative de la Guerre 1940-1945 avec deux sabres croisés

Croix de Commandeur de l'Ordre de Léopold II

Croix de Commandeur de l'Ordre de Léopold

Croix de Commandeur de l'Ordre de la Couronne

Croix Militaire de 1^e Classe

1939-1945 Star

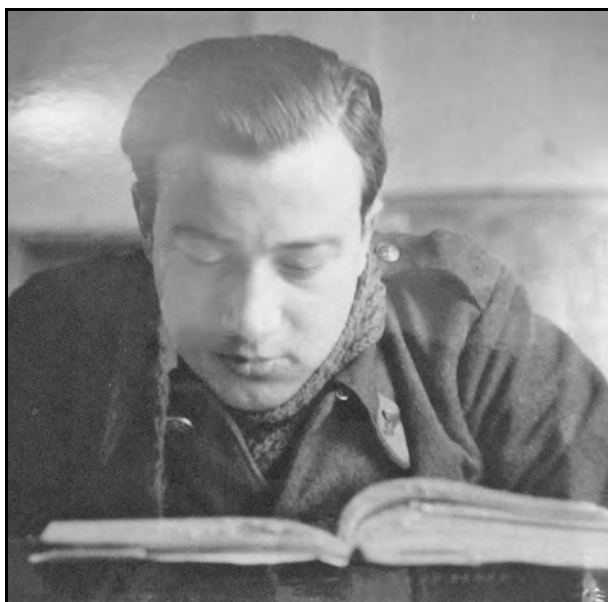
Africa Star

Defence Medal

Aircrew Europe Star with one silver rose

Médaille de France libérée

Album photos



Albert 'VAN' élève pilote à l'Aéronautique Militaire Belge en 1937.



Devant son Spit XIV à 5 pales, en 44.



Albert échange quelques mots avec un collègue pilote de la 350, avant de décoller sur son Spit ; ce Spit XVI porte déjà la cocarde belge, le lieu est donc plus que probablement Fassberg après mars 1945.



Assis aux commandes du Spit XIV, 350 Sqn, 1944, MN-M.



VAN posant devant un Messerschmitt 262 capturé et assis dans un Focke Wulf 190.

Avions pris à l'ennemi lors de l'avancée en Allemagne peu avant la capitulation en mai 1945. Base occupée par la 350 devenue RAF 'Belgian Squadron'.



YEAR		AIRCRAFT		PILOT OR	2ND PILOT, PUPIL	DUTY
Month	Date	Type	No.	1ST PILOT	OR PASSENGER	(INCLUDING RESULTS AND REMARKS)
Totals Brought Forward						
APRIL	9	SPITFIRE XIV	F	SELF	32	PATROL MEPPEN
	20	-	H	-	33	ARMED RECCE HAMBURG-PRITZWALK
	20	-	K	-	34	" " " "
	21	-	X	-		PATROL LUNENBURG-PRITZWALK
	22	-	K	-		PATROL BASE
	22	-	K	-		PATROL LUNENBURG
	23	-	X	-	35	ARMED RECCE
	24	-	K	-	36	" " PRITZWALK-BOSTEN
	24	-	K	-	37	WING SWEEP WASSER BERLIN
	24	-	K	-	38	ARMED RECCE
	25	-	J	-	39	" "
	26	-	H	-	40	ARMED RECCE PARCHIM-WISMAR
	28	-	NH915	-		DUNSFOLD - B56
	29	-	NH915	-		B56 - B78
	30	-	NH915	-		B78 - B118
	30	-	J	-	41	ARMED RECCE WISMAR
	30	-	J	-	42	ARMED RECCE
	30	-	H	-	43	ELBE BRIDGEHEADS PATROL
SUMMARY FOR APRIL 1945						
<i>D. H. Bowser</i>		F/O		UNIT: 350 SQDN	SPITFIRE XIV OPS	
O.C. 'A'		FLIGHT		DATE: 30 th APRIL 1945	TOTAL	
				SIGNATURE: <i>Alton E. ...</i>		

GRAND TOTAL [Cols. (1) to (10)]

296 Hrs 00 Mins.

Totals Carried Forward

Extrait de son carnet de vol en date du mois d'avril 1945, montrant des sorties de reconnaissance armée.

YEAR 1945		AIRCRAFT		PILOT OR 1ST PILOT	2ND PILOT, PUPIL OR PASSENGER	DUTY (INCLUDING RESULTS AND REMARKS)
Month	Date	Type	No.			
Totals Brought Forward						
MAY	1	SPITEFIRE XIV	H	SELF	-	44 PATROL
	1	-	A	-		45 PATROL LUDWIGLUST
	2	-	E	-		46 PATROL
	2	-	K	-		47 PATROL
	2	-	K	-		48 ARMED RECCE LÜBECK-KIEL
	3	-	K	-		49 ARMED RECCE - LANDED AT B154
	3	-	K	-		FROM B154 TO B118
	3	-	H	-		50 ARMED RECCE FLENSBURG-RENSBURG
	4	-	K	-		51 ARMED RECCE KIEL-FLENSBURG
	4	-	K	-		PATROL HAMBURG
	6	-	K	-		FROM B118 TO B156
MAY	8	THE WAR IS OVER!				
	12	-	K	SELF		VICTORY PARADE OVER BREMEN
	17	-	K	-		PRACTICE FORMATION
SUMMARY FOR MAY 1945						
Lt. Rowlett		FLY UNIT: 350 SQDN		SPITEFIRE XIV		OPS
O.C. 'A' FLIGHT		DATE: 31/5/45				TOTAL
		SIGNATURE: <i>Rowlett</i>				TOTAL OPS OFF.
JUNE	9	SPITEFIRE XIV	B	SELF		FORMATION
	21	-	F	-		FROM B154 TO HUSUM B172
	22	-	A	-		TO SPHLESWIG

GRAND TOTAL (Cols (1) to (10))

313 Hrs. 15 Mins.

Totals Carried Forward

Extrait portant notamment sur le 8 mai indiquant la fin de la guerre.

ARADO 234 SUR LA BELGIQUE (1944/45)

Les opérations aériennes allemandes de l'année 1945 demeurent peu connues. Du moins sur le front occidental. Cette ignorance est imputable à deux faits :

— la censure alliée en Belgique (p.ex.) qui supprimait dans les journaux toute allusion à des survols allemands, et ce, pour entretenir le mythe d'une Luftwaffe à genoux ;

— l'auto-censure des populations libérées. Lorsque le 1^{er} janvier 1945, la Luftwaffe lança l'opération « Bodenplatte » (attaque d'aérodromes en Belgique et en France), bien des civils témoins s'empresseront d'oublier la vision des chasseurs allemands. « Cela n'a pu se passer car cela ne pouvait se passer » (puisque les journaux annonçaient la défaite imminente du Reich). Bien des individus redécouvriront ainsi l'opération Bodenplatte en lisant vers 1955 le livre de Clostermann. La mémoire leur reviendra et ils se rendront compte que leurs sens ne les avaient pas trompés dix années plus tôt...

À la fin de 1944, la Luftwaffe est exsangue. Elle a perdu des milliers d'avions dans les combats du Débarquement et la plupart des unités opèrent à l'Est contre une aviation russe devenue plus active avec l'expérience des années de guerre.

Pourtant les stratèges de l'aviation ne désarment pas. Il est inutile de parler ici des « armes secrètes » variées, galvaudées par les médias mais n'ayant que peu servi dans la Luftwaffe.

En décembre 1944, les bombardiers Ju 188, Ju 88, etc... vont survoler la Belgique pour des missions diverses : largage d'agents allemands derrière les lignes alliées(1), attaque de concentrations de troupes ou de parc de matériel, mitraillage de convois roulant de nuit tous feux allumés, « strafing » d'aérodromes... Il est probable que 50 à 100 appareils allemands s'écrasèrent en Belgique de décembre 44 à mai 45. Mais la presse belge ne pouvait en faire mention de même que des bombardements locaux visant des installations militaires(2).

Les survols allemands se feront de jour comme de nuit. Certains lecteurs seront surpris d'apprendre que l'un des derniers avions ennemis se posant en Belgique fut un Messerschmitt 109 G-14 du 7/JG 27 qui dut atterrir sur le ventre à St-Géry (près de Gembloux) le... 30 mars 1945 (soit 5 semaines avant la capitulation du Reich). L'appareil était dans une formation de chasseurs et fut victime d'un ennui technique. Le pilote fut capturé.

Dresser la liste de toutes les opérations de la Luftwaffe sur la Belgique nécessiterait la rédaction d'un ouvrage. Contentons-nous d'évoquer quelques survols plus rares : ceux des Arado 234 « Blitz ».



• Un des premiers Ar 234 (avec 4 tuyères). L'avion opérationnel n'aura que deux tuyères.

L'Arado 234 fut le premier bombardier à réaction de l'histoire. Sa mise au point prit de nombreuses années et il arriva trop tard pour s'opposer au Débarquement en Normandie(3). Il n'empêche que quelques Arado volèrent en missions de reconnaissance surtout sur les plages normandes. En juillet 1944, deux prototypes du futur bombardier à réaction opérèrent au départ de la piste de Juvincourt (un aérodrome proche de Laon). Les appareils prendront des photos de ports artificiels. Fin août, vu l'avance alliée, ils feront retraite vers le Reich après une escale à Chièvres.

Mais la carrière de bombardier débute réellement en août 44 quand le III./K.G.76, unité de bombardement classique choisie pour exploiter le Blitz, reçoit son premier Arado. Les pilotes de bombardiers à hélice vont devoir se reconverter de manière drastique. Les accidents vont donc se succéder sur la piste de Alt-Lönnewitz...

Au début décembre, le 9^e Staffel peut être considéré comme opérationnel.

A ce moment, le KG 76 est commandé comme suit :
— Kommodore K.G. 76 : Oberstleutnant Robert Kowalewski ;
— Kommandeur III./76 : Major Hans-Georg Bätcher ;
— Staffelfkapitän 9./76 : Hauptmann Diether Lukesch.



• Le Hauptmann Diether Lukesch qui mènera les premières opérations de bombardiers à réaction de l'histoire. (Il a obtenu les Feuilles de Chêne le 18/10/44).

Tous sont des vétérans des premières campagnes. Kowalewski est pilote depuis 1932 et a volé aux II/KG 26 et III/KG 40. Bätcher était au I/KG 27 et avait été capturé en juin 40 en France (pour être libéré un mois plus tard) ; Lukesch a commencé sa carrière comme pilote de reconnaissance sur l'Angleterre avant de servir au KG 76.

Le 17 décembre, le 9./76 (auparavant appelé Einsatz-Erprobungsstaffel) gagne Münster-Handorf et quitte son précédent aérodrome de Burg (p. de Magdeburg). Comme les machines ne sont guère nombreuses, l'unité doit être engagée pour le bombardement de précision. Elle doit tenter de gêner l'approvisionnement de l'adversaire. Ceci explique que le 9./76 va voler au départ sur la Belgique.

Le 16 décembre, la contre-attaque allemande dans les Ardennes avait débuté. Le 21 décembre, des Mustang américains du 328th Fighter Squadron repèrent deux Ar 234 au Sud de Verviers. Leur vitesse supérieure leur permet d'échapper sans mal. Il devait s'agir d'appareils de reconnaissance.

Car, en fait, la grande première a lieu le 24 décembre 1944. Ce jour, à 10 h 15, neuf Arado menés par Lukesch décollent pour Liège. Dans un léger piqué, la formation lâche ses bombes sur des entrepôts et des installations ferroviaires d'une gare qui pourrait être celle des Guillemins.

Le raid est mené de 10 h 50 à 11 h. La DCA alliée a été bien sûr surprise et la chasse américaine n'a pu réagir. Comme il faut battre le fer tant qu'il est chaud, huit Ar 234 (un a été endommagé en se reposant) repartent sur la « Cité ardente ». L'objectif est cette fois une gare au Nord de la ville et l'opération se déroule sans incident de 15 h 31 à 16 heures.

Lors de cette attaque, un seul Spitfire est aperçu. Son pilote se place en défensive mais n'est pas attaqué. En fait, les Blitz ne sont pas armés et ce, pour les alléger. Leur actif réside dans leur vitesse supérieure. Contrairement au Me 262, l'Ar 234 reste un bombardier.

Le lendemain 25 décembre 44 voit deux nouvelles attaques sur Liège dont l'importance stratégique se révèle primordiale

pour l'acheminement du matériel. L'Arado de la veille n'a pas pu être réparé et ce sont huit avions qui bombardent de 8 h 46 à 9 h 24 et de 14 h 35 à 14 h 45 deux dépôts de matériel liégeois.

Ce jour, les Alliés ont préparé un petit comité de réception. des Tempest du 80 Squadron (basés à Volkel) surviennent et, plus par chance que par habileté, endommagent un bombardier qui s'écrasera dans les Pays-Bas (pilote sain et sauf).

On ne connaît pas l'impact de ces opérations sur le trafic allié à Liège. Il est probable cependant que les dépôts ont été solidement touchés, ce qui permet de libérer les Blitz pour d'autres missions.

Le 26 décembre, les pilotes sont mis à nouveau à contribution. Le nombre d'avions est tombé à six et les objectifs du matin sont des concentrations de troupes près de Verviers (11 h 01 - 11 h 32) ; l'après-midi voit l'attaque à 15 h 11 de la gare de Libramont près de Bastogne, point stratégique important et verrou tenu par les troupes américaines encerclées.

Le 27 décembre, les combats pour Bastogne font rage et c'est tout naturellement que les Ar 234 sont envoyés dans le secteur ardennais. Les appareils attaquent des concentrations de troupes à Neufchâteau de 8 h 35 à 8 h 45 et de 12 h 10 à 12 h 20. Le raid du matin n'est mené que par cinq appareils (au lieu de six) car un Blitz quitte la piste au décollage pour se jeter contre le mur de protection d'une batterie de Flak. L'appareil explose mais le pilote bien que grièvement bûlé survivra.

Le mauvais temps (et peut-être la fatigue du matériel) reporte la mission suivante au 31 décembre 1944. Cette fois, ce sont dix Arado qui lancent des attaques de 11 h 10 à 11 h 25 sur Bastogne, Arlon, Neufchâteau et Liège. Apparemment contre des dépôts et concentrations de troupes.

Des appareils aussi perfectionnés ne pouvaient qu'opérer lors de l'opération « Bodenplatte » du 1^{er} janvier 45. Quatre Arado décollent ce jour à 4 h. du matin pour une reconnaissance météorologique sur les Pays-Bas. A 9 h 33, six appareils participent à une attaque contre la piste néerlandaise de Gilze-Rijen. Mais le 1^{er} janvier voit également une attaque nocturne de 23 h 40 à 23 h 55 contre une gare de Bruxelles (Schaerbeek ?) et le port d'Anvers. C'est la première fois que les installations anversoises sont la cible des bombardiers à réaction ; le complexe portuaire est vital pour l'approvisionnement allié et les Arado vont devoir y retourner.

Le 2 janvier, cinq Arado repartent de 2 h 52 à 2 h 55 (trois minutes !) sur des objectifs militaires à Malines, Louvain et Bruxelles (installations ferroviaires).

Le mauvais temps et également un manque persistant de carburant clouent les bombardiers au sol. La gravité de la situation dans les Ardennes les force cependant à opérer le 14 janvier 45. Cinq avions attaquent de 16 H 40 à 16 h 50 des troupes à Bastogne et Houffalize.

Comme il appert que les armes « V » ne peuvent que gêner le trafic maritime d'Anvers, le commandement va engager les Blitz dans des missions ponctuelles contre l'important port belge.

Diether Lukesch a conservé les ordres de l'opération du 20 janvier 1944. Le décollage doit avoir lieu de 7 h 45 à 8 h 06 et le nombre d'appareils prévu est égal à douze.

Vu le mauvais temps, seuls huit appareils vont pouvoir bombarder. La DCA alliée aura le temps d'ajuster son tir et gênera fortement le dernier Arado.

L'attaque est menée en vol à basse altitude de 8 h 21 à 8 h 43. L'altitude varie entre 1.200 mètres et 3.000 mètres. Trois pilotes (Fw. Stauss sur le F1+MT ; ObIt Sass sur le F1+CD ; Uffz. Eckerlein sur le F1+CT) marquent des coups au but mais le résultat ne peut être donné avec certitude. Un incendie important ravage la gare du Sud d'Anvers mais Lukesch attribue ce fait à la chute d'une fusée « V ».

Si les pilotes alliés ne peuvent guère intercepter les appareils à réaction sur l'objectif, ils ont trouvé la parade : les attaquer alors qu'ils se posent à vitesse réduite. Le 23 janvier, les Stab III/KG 76 et 8/76 quittent Burg pour Achmer. Des chasseurs britanniques les surprennent près de cette dernière base et en abattent trois (2 pilotes tués) tout en endommageant deux autres. Le 9^e Staffel ne se laisse pas décourager et mène le 24 janvier une seconde attaque contre Anvers. Elle ne met cependant en ligne que quatre Ar 234 qui décollent de 7 h 46 à 8 h 11. Cette fois, les documents ont pu être conservés aux archives allemandes de Freiburg i.Br. L'attaque a également lieu à altitude basse et quatre coups au but sont observés. La DCA est considérée comme bonne mais ne peut atteindre les avions. A l'atterrissage, une vingtaine de P-47 tente de réitérer le succès de la veille mais les quatre Arado se posent sans encombre. Un regret allemand : ne pas avoir pu disposer d'assez d'assistance technique pour mettre en ligne plus d'avions.

Le seul raid « belge » du III/KG 76 pour le mois de février a lieu le 8. Sept appareils bombardent de 8 h 35 à 8 h 47 une gare bruxelloise.

L'évolution de la situation militaire pousse les responsables allemands à envoyer leurs Arado sur les Pays-Bas (Eindhoven) ou les pointes avancées de l'adversaire (secteur d'Aix-la-Chapelle). Le pont de Remagen est également la cible désignée pour une Luftwaffe fortement réduite. Des appareils de tous types(4) (dont les Arado) y sont délégués mais le pont ne sera pas détruit par les bombes des chasseurs bombardiers ou des appareils à réaction.

Le ciel belge ne retrouvera les Ar 234 que pour leurs dernières opérations du 19 mars 45, deux mois avant la chute du III^e Reich. Le nombre des appareils engagés demeure inconnu. Il dut cependant être fort bas vu le manque de carburant et la difficulté d'entretien du Blitz. Ce jour, les gares de Bruxelles sont attaquées à deux reprises ainsi qu'un aérodrome à l'Est de la capitale (Evere ?) Un Arado 234 est également envoyé dans une mission isolée pour bombarder... la gare de Luttre - Pont-Celles au Nord de Charleroi ! La raison de cette attaque limitée demeure un mystère...(5).



• Des P.G. allemands poussent un wagon en gare de Luttre, Cette gare sera l'objectif d'un « Blitz » le 19/3/45.

Les Arado vont continuer la guerre avec des fortunes diverses. Mais la supériorité alliée dans les airs est totale. Les chasseurs rôdent près des aérodromes où se posent des bombardiers à réaction devenus des proies faciles à vitesse réduite. Le 21 mars 45, des B-24 de la 8th Army Air Force matraquent Achmer ensuite mitraillée par des P-51. Dix Arado sont détruits et huit autres endommagés.

La liste des Blitz abattus va s'allonger pendant ces semaines. Le dernier Arado 234 victime de la chasse alliée va tomber le 2 mai 1945, six jours avant la capitulation allemande. Par un de ces nombreux hasards engendrés par la guerre, il est la victime du 350 (Belgian) Squadron.

Trois Belges (F/S A. Kicq, F/O A. Van Eeckhoudt et F/Lt Banderter) menés par le P/O britannique Watkins repèrent l'appareil à réaction effectuant son circuit d'approche sur l'aérodrome de Hohn. Les Spitfire XIV abattent l'avion qui s'écrase en flammes.

Si le premier raid de bombardement d'avions à réaction de l'Histoire eut lieu en Belgique, le dernier Arado 234 détruit pendant la guerre le fut par des aviateurs d'une unité belge.

J.-L. ROBA.

NOTES :

- (1) Opérations menées entre autres par le KG 200. En mars 45, un Ju 188 de cette unité est perdu près de Diest dans une mission d'espionnage.
- (2) P.ex. une attaque fin décembre 1944 contre un dépôt à Monceau-sur-Sambre près de Charleroi. Les rapports de la Croix-Rouge sont précis... mais aucune mention ne figure dans la presse locale.
- (3) On sait actuellement que l'idée de Hitler de transformer le Me 262 en bombardier à réaction n'était pas si folle que cela ! Si la Luftwaffe avait disposé de bombardiers à réaction le 6 juin 1944 il est probable que le Débarquement allié aurait été fort ralenti si pas avorté.
- (4) Des chasseurs bombardiers FW 190 du KG 200 sont employés à Remagen.
- (5) Un lecteur pourra peut-être lever le voile ? Quelle était l'importance stratégique de Luttre ?

SOURCES :

- Profile 215 « Arado 234 Blitz »
- Documents B.A. Freidburg sur le raid du 24/1/45 (Anvers)
- « Flying the world's first jet bomber » de Francis Joseph (WWII Investigator Novembre 88)
- Diverses correspondances avec D. Lukesch, Th. Rehm...

Mars 1948

La situation en personnel s'améliore grandement : le personnel spécialisé afflue et vient bien à point pour étoffer les différentes sections. De plus, les premiers jours de mars voient l'arrivée de nouveaux pilotes tellement attendus : les Sergents Muller et Firlefyn viennent renforcer la 2^{ème} Escadrille tandis que le Sergent Dechief et l'Adj Van Gompel sont dirigés vers la 1^{ère}. Ces deux pilotes connaîtront une fin tragique : le premier très peu de temps après son arrivée à Florennes comme nous le verrons et le second le 19 juillet 1960 à bord d'un C-119 au Congo.

Extraits de presse, 1948.



Firlefijn et Muller



Van Eeckhoudt et Waterkein



Van Eeckhoudt A.

Le Capt Avi Albert Van Eeckhoudt fait déjà partie de l'Aviation Militaire Belge avant la guerre. Transféré en France, il rentre en Belgique après la capitulation. Vou-
lant poursuivre le combat, il passe par le Portugal en juillet 1942 et de là, rejoint le Congo Belge. Il reprend l'entraîne-

ment au sein de la SAAF (Force Aérienne d'Afrique du Sud). En octobre 1943, il arrive au Royaume-Uni. Bien que blessé lors de son séjour à l'Operational Transition Unit, il intègre la 350^{ème} Escadrille le 1 octobre 1944 et participe activement aux opérations jusqu'à la fin du conflit. Il est un élément clé dans la création des deux escadrilles qui forment le nouveau Wing.



*Albert Van Eeckhoudt, CO de la 4^{ème} escadrille, dite 'auxillaire',
nouvellement créée et établie à Beauvechain en 1950.*



Une photo supplémentaire de la 4^{ème} vers 1951, avec 'VAN' comme CO entouré de ses pilotes. Il est entouré de Bodart et Laforce.



Pilotes et mécaniciens de la 4^{ème} avec 'VAN' CO dans le cockpit. On reconnaît quelques visages dont ; 4^{ème} accroupi à partir de la droite de la photo, Bill Ongena, à sa gauche debout La Force et ensuite Bodart. Cette photo semble réunir le cadre d'active qui 'encadrerait' les pilotes 'auxiliaires' venant voler par période pour rester qualifié sur Meteor. Malgré ce statut, cette escadrille s'est révélée un fleuron de la Force Aérienne, toujours en tête des compétitions, voire même la première pour acquérir les nouveaux Meteor 8 !



Deux fils de 'VAN' posant fièrement devant et sur le Meteor 4 ; l'un des deux suivra les traces du père.





Terlinden et Van Eeckhoudt, nouveau Chef de Corps du 1^{er} Wing.

Van Eeckhoudt reprend le commandement du 1^{er} Wing en 1957, avec à ses côtés son prédécesseur, Terlinden. Une passe en formation fut organisée, ici l'atterrissage d'une formation.



VAN aux commandes de son Hunter 4 attitré, ID 56, avion qu'il appelait 'sa charrette' au désespoir de son mécanicien ; sans doute avait-il un peu moins de 'push' que la moyenne ?



Une photo de son Meteor personnel immatriculé de son nickname, en tête d'un défilé aérien regroupant près de 250 avions, en place pour la visite du Roi Baudouin à Brustem en 1957.